

**CITROËN XM  
SEDUCTION**

**PEUGEOT 605 SL**

**RENAULT 25 GTS**



# **CITROËN, PEUGEOT, RENAULT**

# **AU COUDE-A-COUDE POUR SÉDUIRE LES AMATEURS DE GRANDES VOITURES PAS CHÈRES !**



Lancées toutes deux à l'assaut de l'Europe, voire du monde, par PSA, la XM Citroën ainsi que la 605 Peugeot veulent se présenter comme des voitures de luxe, sacrifiant presque à contrecœur aux contingences de la voiture de série et offrant à une clientèle potentielle éblouie à l'avance tout le faste des grandes berlines nées à l'est du Rhin.

Mais, concurremment à ces belles périodes, la réalité commerciale est là, qui impose de faire flèche de tout bois. Vendre aux nantis de ce monde ne suffit pas, n'importe quel agent Mercedes ou BMW vous le dira. Il faut également ratisser bas et

écumer l'univers des gagne-presque-petit, tous prêts à se satisfaire de l'apparence ou, plus logiquement, du volume et de l'ambiance, à défaut de s'envoyer en l'air sur les ailes des mécaniques fusées propres aux hauts de gamme.

La XM 2.0 Séduction ainsi que la 605 SL appartiennent à cette classe de voitures parfois méprisée par un réseau à l'affût des grosses commissions. Nous avons voulu les comparer et aussi les rapprocher de la Renault 25 qui, surclassée en haut de gamme, ne s'avoue pas vaincue dans sa plus modeste version GTS.



Une grande élégance, doublée d'un excellent Cx à 0,28!

De la place et un dessin de banquette suggérant le confort

## CONCEPTION ET STYLE

La 25 n'est certes pas une vilaine peinture mais, non seulement on l'a beaucoup vue, mais encore elle souffre désormais d'un manque de pureté dans le traitement de la silhouette, de rajouts variés qui nuisent à sa présentation, ce qui ne l'empêche pas d'être bien proportionnée.

De leur côté, la XM ainsi que la 605 bénéficient, chacune à leur manière, de l'incontestable attrait propre à la nouveauté. Les styles sont cependant différents. La XM donne dans l'originalité, dans un style volontairement heurté, qui veut flirter avec la technologie pure. A l'inverse de la Citroën dessinée par Bertone, la 605 imaginée par Pininfarina s'épanouit dans une élégance très classique mais empreinte d'une légèreté, d'une désinvolture dont les dernières créations allemandes sont plus ou moins dépourvues.

Intérieurement, la planche de bord de la Renault avoue vraiment son âge mais, selon les goûts, il est permis d'hésiter entre le style un peu tourmenté de la XM et la simplicité presque décourageante de la 605, cette dernière paraissant néanmoins rassembler un nombre légèrement plus important de partisans.

La qualité des assemblages de la 25 et de la XM paraissent de facture à peu près équivalente, avec peut-être un léger avantage à la Citroën. Cela étant, la 605 est plus discrète en ce qui concerne les petits fruits de carrosserie et surclasse sensiblement ses deux rivales.

Les trois groupes motopropulseurs présentent des caractéristi-

ques assez voisines mais il n'en est pas de même dans le domaine des suspensions. A cet égard, la Renault ne peut rivaliser, ni avec l'hydraulique de la Citroën, ni avec les suspensions théoriquement plus classiques mais parfaitement étudiées de la Peugeot.

Le poids de la Renault est sensiblement moins élevé que celui des deux produits PSA. Il est vrai que toutes les voitures récentes ont pris de l'embonpoint, entre autres dans le but d'améliorer leur rigidité et de permettre ainsi aux meilleures suspensions de s'exprimer sans souci.

Mais peut-être pourrait-on rétorquer que cette rigidité est moins primordiale avec 115 qu'avec 170 ou 200 ch et que la GTS en profite pour accéder au même rapport poids/puissance que ses concurrents, malgré sa puissance notablement plus faible.

Aérodynamiquement parlant, la « vieille » 25 se tire encore fort bien d'affaire mais, si l'on en croit son constructeur, la 605 SL affiche le meilleur Cx!

## PERFORMANCES

La Renault est nettement la moins rapide des trois modèles. Elle ne peut lutter avec la 605 qui aligne 14 km/h de plus et s'avère de la sorte légèrement plus véloce que sa cousine Citroën. La même hiérarchie

se retrouve en ce qui concerne la nervosité mais le jugement doit être beaucoup plus nuancé dans le domaine des reprises où, selon les mesures, la 605 ou la 25 prennent de peu l'avantage, la XM demeurant la plupart du temps très légèrement en retrait.

Cela étant dit, aucune des trois voitures ne donne à ce propos des résultats spectaculaires mais, compte tenu de son filtrage et de son insonorisation, la 605 donne souvent l'impression d'un moelleux de conduite supérieur.

## CONSOMMATION

Plus les voitures bénéficient d'une mise au point soignée dans les domaines de la mécanique et de l'aérodynamique et plus les résultats notés en matière de consommation deviennent fluctuants, en fonction des itinéraires, des conditions atmosphériques et du style de conduite.

En d'autres termes, la sobriété des voitures actuelles est souvent spectaculaire mais toujours fragile! A cet égard, la 25 possède un rapport final presque semblable à celui de ses rivales — 36,7 km/h contre 37 km/h — mais elle parvient cependant à une plus grande sobriété, la 605 se montrant d'autre part moins exigeante que la XM, ce que les essais d'autres versions des deux marques avaient déjà démontré.

A noter également à propos de la

25 qu'elle est livrable au choix et sans supplément avec une boîte plus longue, alignant 44,5 km/h aux 1000 tr/mn en 5°. Cette solution doit théoriquement permettre d'abaisser encore la consommation en pleine et à faible charge, au détriment des reprises en 5° bien entendu...

## COMPORTEMENT ET AGRÉMENT DE CONDUITE

Là encore, la 25 ne peut prétendre concurrencer la XM et la 605, cette fois en ce qui concerne la qualité de suspension. Bien que les prestations de la Renault soient de bon aloi, elle ne possède pas un amortissement aussi convaincant et sa tendance au sous-virage est plus nette que celle de la XM, cette dernière ne pouvant elle-même s'opposer à la 605 dont l'équilibre demeure le meilleur, bien que les pneumatiques 185 soient moins efficaces que les 195 ou 205 des versions de pointe.

Côté confort, les deux produits PSA se dégagent également, les réactions de la Citroën se faisant plus « soft » dans les fréquences lentes et la Peugeot prenant légèrement l'avantage lorsque la vitesse augmente et que la qualité du revêtement diminue. L'insonorisation de la 605 s'avère généralement la meilleure.

## LES PERFORMANCES

	CITROEN XM 2.0 115 ch	PEUGEOT 605 SL	RENAULT 25 GTS
VITESSE MAXI (km/h)	193	196	182
<b>ACCELERATIONS</b>			
400 m départ arrêté (s)	17,8	17,7	17,9
1 000 m (s)	33,2	32,9	33,6
<b>REPRISES</b>			
Depuis 50 km/h en 4°: 400 m (s)	17,7	17,7	18,1
1 000 m (s)	34,1	34,1	34,7
En 5°: 400 m (s)	19,8	19,7	19,5
1 000 m (s)	38,3	38,0	37,7
De 80 à 140 km/h en 5° (s)	30,3	30,2	27,9
De 80 à 120 km/h en 5° (s)	17,6	17,5	15,8
En 4° (s)	12,6	12,4	12,5
En 3° (s)	9,4	9,4	9,9
<b>LA CONSOMMATION ROUTIERE</b>			
Litres aux 100 km	14,5	13,8	11,5
Autonomie (km)	550	550	600

**CITROEN,  
PEUGEOT, RENAULT  
AU COUDE-A-COUDE  
POUR SEDUIRE LES  
AMATEURS...**



galbe enveloppant, agréable tant à l'œil qu'au postérieur.

Encore les trois boutons 205 mais sans doute plus d'élégance que ses deux concurrentes.

La grande qualité de comportement de la 605 est due à l'excellente étude de ses suspensions.

Le freinage de la 25, parfaitement suffisant en service normal, souffre néanmoins de ses tambours arrière et le résultat de ses essais à 100 km/h — 50 mètres à froid et 52 mètres à chaud — ne sont pas comparables à ceux de la 605 — 46/45 mètres — et de la XM — 43/45 mètres — cette dernière ayant été essayée en version ABS qui permet d'obtenir le meilleur résultat sans tâtonnements.

A signaler dans cet ordre d'idées que si l'on s'offre sur la 25 GTS le supplément ABS — 9 570 francs —, on bénéficie par la même occasion de disques arrière!...

La commande de boîte des trois modèles est de bonne qualité mais, plus récents, les deux modèles PSA sont plus convaincants à ce propos.

Les trois directions sont d'un agrément comparable en ville ou à

Suite page 106



Relativement ferme, la suspension de la SL contrôle la voiture dans d'excellentes conditions.



Sans la suspension hydraactive, la XM n'est pas exempte de roulis.



L'amortissement de la 25 n'égale pas celui de ses concurrentes.

## MAINTENANCE ET PIÈCES DÉTACHÉES

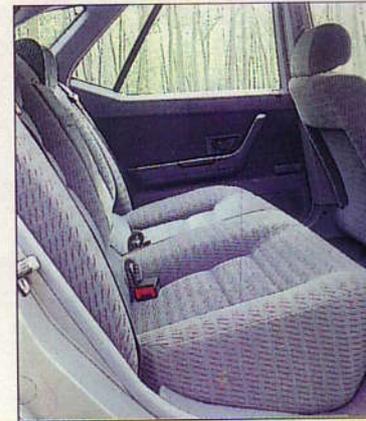
	XM	605	Renault 25
Temps de révision périodique	1,2 h	1,7 h	1,5 h
Périodicité vidange	10 000 km	10 000 km	10 000 km
Temps de démontage moteur/boîte	8,1 h	5 h	5,8 h
Temps changement embrayage	7,8 h	4 h	5 h
Temps changement plaquettes AV	0,9 h	0,8 h	1,2 h
Temps démontage échappement	0,9 h	0,8 h	2,2 h
Nbre concess. et agents en France	5 051	4 051	8 522
Echange standard moteur	20 162 (neuf)	20 162 (neuf)	11 755,5
Echange standard boîte	9 262 (neuf)	11 622 (neuf)	5 920,7
Disque de frein AV	77	391	343
Jeu de plaquettes AV	385	474	201
Amortisseur AR	400 (sphère)	539	723
Echappement complet	2 478	2 763	1 821
Filtre huile	59	55	45
Alternateur	1 897	1 482	1 321
Garantie	1 an km illim	1 an km illim	1 an km illim

## EQUIPEMENTS

	XM Séduction	605 SL	25 GTS
Accoudoir central avant	non	non	oui
arrière	oui	oui	oui
Allume-cigare arrière	non	non	oui
Appui-tête arrière	oui	oui	oui
Boîte à gants verrouillable	non	oui	non
Climatisation à régulation automatique	oui	non	non
Direction réglable au moins sur un plan	oui	oui	oui
Dossier arrière fractionné	option	non	non
Eclairage temporisé de l'habitacle	oui	non	non
Eclairage du coffre	oui	oui	non
de la boîte à gants	oui	oui	oui
Lève-glaces électriques avant	oui	oui	oui
arrière	non	non	non
à fonction automatique	non	non	non
Miroir de courtoisie côté conducteur	non	non	non
passager	oui	oui	oui
Projecteur antibrouillard	non	option	non
Radio et lecteur de cassette	option	non	option
Réglage radio au/ou sous le volant	option	non	option
Réfrigération	option	non	non
Réglage des points d'ancrage de ceintures	oui	oui	oui
Réglage du siège conducteur en hauteur	non	non	non
en appui dorsal	non	oui	oui
Rétroviseur droit réglable manuellement	oui	oui	oui
électriquement	non	option	non
Rhéostat de table de bord	oui	oui	oui
Spot de lecture avant	non	oui	oui
arrière	non	non	non
Trappe protège-radio	oui	oui	non
Verrouillage centralisé des portes	oui	oui	oui
du coffre	oui	oui	oui
Commande à distance	non	non	non
Vide-poches avant central	non	oui	oui



Un profil original, débarrassé sur la Séduction de l'aileron arrière.



Beaucoup de place pour les jambes...



Des lignes encore agréables mais, malgré tout, des rides.



Une habitabilité relativement mesurée.

Suite de la page 105

...vitesse moyenne mais, sitôt que la conduite devient incisive et les appuis en virage importants, les réactions dans le volant peuvent apparaître, très faibles sur la XM, plus importantes sur la 25. Au contraire, le volant de la 605 demeure généralement impavide et exempt du caractère pâteux que connaissent la quasi totalité des traction avant.

**PARLONS CHIFFRES**

A quelques milliers de francs près, les prix de base sont semblables, à l'avantage de la Renault 25 GTS cependant. Nous avons affaire à trois 9 CV administratifs français, la 25 devenant même une 7 CV si elle se voit dotée de sa boîte longue.

Pour l'instant du moins, les échanges-standard moteur et boîte n'existent pas chez PSA, ce qui peut rendre la maintenance sensiblement plus coûteuse. On remarquera par ailleurs l'importance comparée d'un

certain nombre de temps d'intervention sur la XM, sur laquelle, cependant, les temps de révision périodique sont les plus faibles. Les garanties de base sont très sensiblement équivalentes.

Aux côtés d'un grand nombre de chiffres comparables, on remarquera parmi les options celles que Peugeot et Renault imposent malheureusement pour les vitres teintées. L'ABS est plus coûteux chez Renault que

chez Citroën mais c'est l'inverse pour l'air conditionné ou les jantes alliage, particulièrement souhaitables sur la XM !

On déplorera enfin le caractère dictatorial du tarif Peugeot, pour lequel une 605 SL est obligatoirement une voiture dépouillée, sans aucune possibilité de l'habiller « sur mesure » !

Quatre mille cinq cents francs... Voilà donc ce qu'il faut débours

par rapport au prix d'une 25 GTS, pour s'offrir une 605 SL ! Bien que la voiture de Billancourt soit encore parfaitement concurrentielle en ce qui concerne les performances et que sa plus grande sobriété représente un argument de choix, je pense que nombreux seront ceux qui ne sauront résister à l'attrait d'une silhouette particulièrement séduisante et aussi à un plus grand agrément général de conduite.

De toute manière, la malheureuse 25 se trouve prise en sandwich entre cette 605 plus pétulante et une XM dont le futurisme technique — réel ou superficiel sur certains points — ralliera également ceux pour qui le confort pur est le souci premier... surtout avec l'option Hydractive à 7 813 francs !

**André COSTA**

**SONOMETRE**

	<b>XM</b>	<b>605</b>	<b>R25</b>
<b>AU RALENTI</b>			
A l'intérieur (db)	51	46	50
Extérieur (db)	65	60	60
<b>A VITESSE STABILISEE</b>			
A 60 km/h (db)	65	62	67
90 km/h (db)	69	66	69
130 km/h (db)	75	75	75

**LES PRIX**

	<b>CITROEN XM 2.0 Séduction</b>	<b>PEUGEOT 605 SL</b>	<b>RENAULT 25 GTS</b>
(F)	117 188	116 700	111 900
Puissance fiscale (CV)	9	9	9
<b>OPTIONS</b>			
Autoradio	5 844	—	2 230/7 090 (1)
Banquette AR 2/3 1/3	1 750	—	—
Climatiseur	10 750	—	9 510
Freinage ABS	8 782	—	9 570
Jantes alliage	3 125	—	2 600
Peinture métallisée	2 938	2 930	2 680
Suspension hydractive	7 813	—	—
Projecteurs antibrouillard	—	977	980
Vitres teintées	série	1 484	1 410
Rétros extérieurs électriques	—	1 133	—

**CITROEN,  
PEUGEOT, RENAULT  
AU COUDE-A-COUDE  
POUR SEDUIRE LES  
AMATEURS...**

(1) gamme Audio 5020 / chaîne intégrée 4 x 20 W.